NOVEMBRE 2021

POUR QUE LA COP26 MARQUE UN TOURNANT

Protéger **nos emplois, notre climat et notre avenir** en investissant dans les transports publics au cours de la présente décennie







The Future Is PUBLIC TRANSPORT

C40

Le *C40 Cities Climate Leadership Group* (C40) rassemble 97 des plus grandes villes du monde, représentant plus de 700 millions de personnes et un quart de l'économie mondiale. Créé et dirigé par les villes, le C40 s'attache à lutter contre le changement climatique et à encourager les initiatives urbaines visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques climatiques, tout en améliorant la santé, le bien-être et les perspectives économiques des citadins.

ITF

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) est une organisation démocratique dirigée par ses affiliés, qui améliore le quotidien des travailleuses et travailleurs en créant du lien entre près de 700 syndicats de 150 pays et en les aidant à obtenir droits, égalité et justice pour leurs membres. L'ITF est la porte-parole de près de 20 millions de travailleuses et travailleurs à travers le monde.

SOMMAIRE

Partie 1 1
RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Partie 2 4
INTRODUCTION

Partie 3 5
INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS PUBLICS :
QUEL POTENTIEL EN TERMES D'EMPLOIS
ET D'ACCROISSEMENT DE L'OFFRE EN LA MATIÈRE

Partie 4 8
RÉCITS DE TERRAIN :
LES CONSÉQUENCES DE LA CRISE CLIMATIQUE, DU COVID-19 ET
DES FLUX DE TRÉSORERIE SUR LES SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC

Et, bien sûr, la pandémie... 10

Partie 5 13
UNE APPROCHE TRANSFORMATRICE DES TRANSPORTS PUBLICS

Partie 6 15
CONCLUSIONS

Recommandations 16

Méthodologie 17

Remerciements 17

Partie 1

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

En prenant les bonnes mesures et en opérant les investissements publics qui s'imposent, y compris de la part des gouvernements nationaux, les transports publics peuvent devenir un moteur permettant de propulser le monde hors des crises économiques, sociales et climatiques auxquelles nous sommes confrontés aujourd'hui. Les dirigeants du monde entier sont réunis à Glasgow afin de convenir des prochaines étapes de l'action climatique à l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques. La nécessité d'agir n'a jamais été aussi pressante. Les Nations Unies nous ont mis en garde en lançant une « alerte rouge pour l'humanité », alors que les changements climatiques dus à des causes humaines se traduisent déjà par des catastrophes météorologiques et climatiques extrêmes en tous points du globe.[1]

Actuellement, le transport est responsable d'un quart des émissions de CO_2. Pour remédier à cette situation, il faut opérer une transition mondiale vers les transports en commun, la marche et le vélo, en réduisant l'utilisation de la voiture parallèlement à une transition vers des véhicules à émission nulle. **Dans toutes les villes du monde, la proportion des transports publics doit doubler au cours de la présente décennie en vue de réduire les émissions mondiales et ainsi limiter la hausse de la température au seuil de 1,5 °C**. Si cette transition ne s'opère pas, il sera tout simplement impossible pour les pays d'atteindre l'objectif mondial visant à réduire au moins de moitié les émissions au cours de cette décennie.



La protection du climat ne peut pas être sans un transfert modal ; les transports locaux doivent devenir une bonne alternative aux voitures privées…et surtout, il faut embarquer les citoyens dans cette dynamique. »
Robert Seifert, jeune agent chargé de l''entretien des véhicules, Berlin

Doubler l'utilisation des transports en commun dans le cadre d'une relance verte permettrait, d'ici 2030, de créer des dizaines de millions d'emplois dans les villes du monde entier (4,6 millions de nouveaux emplois dans près de 100 villes du C40 uniquement), de réduire de plus de moitié les émissions des transports urbains et de réduire jusqu'à 45 % le niveau de la pollution atmosphérique liée aux transports[2]. Cette transition protégerait les travailleurs du secteur des services et ceux aux revenus modestes et favoriserait la connexion entre les résidents des villes et leur travail, l'éducation et la communauté.

Ce document synthétise **les principales observations tirées des entretiens menés sur le terrain, dans les villes du monde entier** – des employés des transports, des responsables municipaux et des navetteurs – au sujet des besoins et du potentiel des systèmes de transport de nos villes. Il présente de **nouvelles recherches mettant en évidence le potentiel en matière d'emplois locaux dans cinq villes du monde** qui montrent la voie dans cette direction, ou affichent une volonté politique d'opérer cette transition dans le secteur des transports publics. Le document inclut également de **nouveaux sondages** démontrant le niveau de soutien du public à l'égard d'un tel investissement.

Les personnes interrogées ont souligné les bons progrès qui ont déjà été réalisés en vue de renforcer l'accès aux transports en commun dans les villes, mais également décrit **les obstacles que nous devons surmonter pour aller de l'avant**. Financement insuffisant ; court-termisme ; planification désorganisée ; infrastructure vétuste, inadaptée à l'évolution du climat ; mauvaises conditions de travail et moral bas ; coupes dans les services et privatisation : ce ne sont là que quelques-uns des problèmes qui peuvent porter atteinte à nos systèmes de transport en commun, en décourageant les voyageurs potentiels, en nuisant aux travailleurs qui font bouger nos sociétés et aux communautés qui en dépendent, et en entravant la fourniture de services au sein des villes - tout en se répercutant de façon négative sur les objectifs climatiques.

1 Nations Unies, « Secretary-General Calls Latest IPCC Climate Report 'Code Red for Humanity', Stressing 'Irrefutable' Evidence of Human Influence », 9 août 2021 ; https://www.un.org/press/en/2021/sgsm20847.doc.htm
2 https://thefutureispublictransport.org/



La plupart des travailleurs et des navetteurs aspirent à des transports publics fiables, durables, abordables [et qui fournissent] des emplois plus nombreux et de meilleure qualité aux employés. »
Eric Phumlani, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg

Dans le sillage de la pandémie de COVID-19, les fonds disponibles et l'utilisation des transports publics ont encore reculé, au moment même où le monde a besoin de les voir gagner du terrain. La pandémie a également renforcé l'importance du système pour les travailleurs dont chacun de nous dépend. Alors que les employés de bureau ont, dans l'ensemble, eu la possibilité de travailler depuis leur domicile, nous avons pu constater, et ce en tous points du globe, que la vie des professionnels de santé, des travailleurs de l'énergie, des agents de nettoyage et du personnel du secteur du soin à autrui – ainsi que des travailleurs des transports eux-mêmes – dépendait de la circulation des bus, des trains et des métros tout au long de la crise. Cet état de fait souligne l'absence de protections et de filets de sécurité pour les travailleurs du secteur informel des transports, certains ayant même déclaré avoir dû se battre pour survivre lors des confinements.

Néanmoins, **les travailleurs des transports, les responsables municipaux et les dirigeants syndicaux ont évoqué le potentiel transformationnel d'un transfert modal majeur vers les transports en commun.** Une telle transition signifie investir dans, planifier et faire fonctionner des systèmes abordables sur lesquels les populations puissent s'appuyer pour se rendre là où elles doivent ou souhaitent aller, en toute sécurité, confortablement et rapidement. Lorsque les transports publics offrent une véritable alternative, conjugués à des mécanismes incitant à abandonner l'utilisation de la voiture privée, ils peuvent s'accompagner de bénéfices considérables en termes de lutte contre le changement climatique, de qualité de vie, de création d'emplois et d'accessibilité accrue en la matière, ainsi que de promotion de la justice sociale et de genre et de la santé publique.



Les voyageurs se rendent compte de la sécurité et de la praticité de ce type de transport… les transports en commun sont utiles, abordables, il est facile de passer d'une ligne à une autre, et de se déplacer sur le réseau. »
Jesus Sapien, Directeur des transports publics, Phoenix

Les données confirment ces points de vue. **De nouvelles modélisations réalisées dans cinq villes à travers le monde montrent qu'investir dans les transports publics au niveau nécessaire pour limiter le réchauffement planétaire à 1,5 °C permettrait de créer plus de 650 000 nouveaux emplois de qualité dans le secteur des transports en commun au sein des villes considérées, et 650 000 emplois supplémentaires à l'échelle mondiale.** Selon les sondages effectués dans différentes villes, les populations s'attendent à ce que leur utilisation des transports publics reparte en hausse, mais elles souhaitent que les systèmes de transport public deviennent plus accessibles, abordables et généralisés pour aider les travailleuses et les travailleurs à rejoindre leur lieu de travail et favoriser la bonne marche de la société. Il est important de noter que, dans les différentes régions, le public soutient largement l'investissement dans les transports publics et l'extension de ces derniers au bénéfice des populations et de la planète. Un tel investissement s'accompagnerait d'avantages plus généraux pour la société, avec des effets positifs pour l'égalité sociale, la sécurité, la santé publique, la protection sociale, la qualité de vie, l'accès au travail, l'éducation et le développement économique.

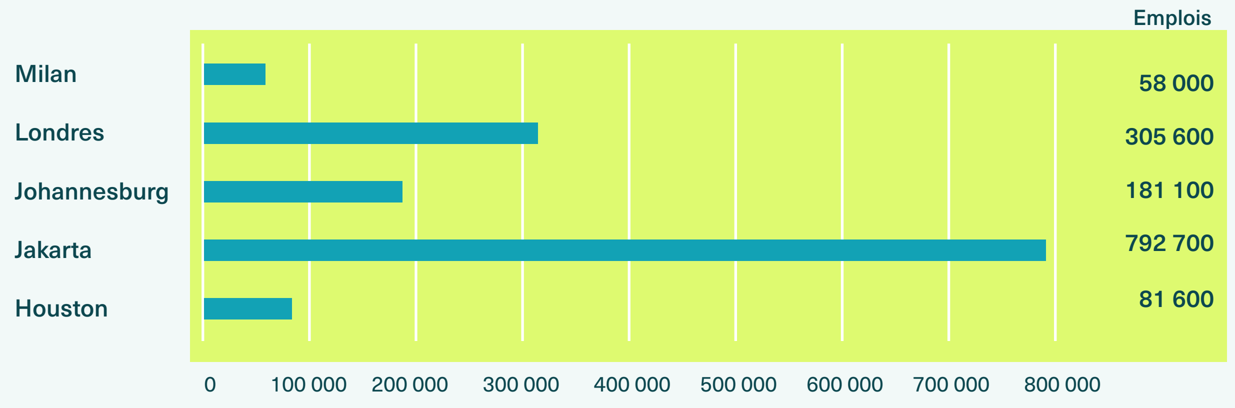


Diagramme 1. L'investissement dans les transports publics comme moteur de l'emploi. Grâce à des investissements respectueux du climat dans le secteur des transports publics, des centaines de milliers d'emplois peuvent être créés aux niveaux municipal et national, 2021-2030.

Devant l'urgence de passer à l'action, les syndicats des transports, les maires de certaines des plus grandes villes du monde, les travailleurs, la société civile et les habitants des villes se sont réunis pour lancer **un appel audacieux aux gouvernements de la planète, les incitant à rehausser le niveau d'ambition de leurs plans climatiques** et prescrire le volume des investissements nécessaires pour que chacun ait accès à des transports publics propres. Pour cela, les villes doivent avant tout doubler la part des trajets couverts par les transports en commun et promouvoir une transition juste vers un transport à émission nulle d'ici 2030. Les villes ont déjà pris des mesures, mais elles peuvent accomplir bien plus si les pouvoirs publics assurent un soutien adapté et si des partenariats appropriés sont mis en place au niveau local, réunissant les villes aux côtés des travailleurs et des communautés desservies en vue de garantir une transition juste.



Des villes conçues, gérées et exploitées de façon à être compatibles avec une économie zéro carbone seront des lieux fantastiques. Elles seront vertes, moins polluées, plus sûres et plus accessibles. »
Ben Plowden, Transport for London

PHOTO : Gare de Queen Street, North Hanover Street, Glasgow, Royaume-Uni par Ross Sneddon | **SOURCE :** Unsplash

Stuart Graham, du Trades Union Council de Glasgow, a décrit en quoi le fait même d'accueillir la COP26 illustrera à quel point il est désespérément urgent d'investir, de planifier et de coordonner les actions pour parvenir à un système de transports publics au service des individus et de la planète. Il a appelé à ce que la conférence marque le début d'un nouvel engagement à soutenir les transports publics au cours de la prochaine décennie.

Partie 2

INTRODUCTION

En dépit des progrès réalisés par les gouvernements nationaux afin de définir des objectifs visant à éliminer progressivement les véhicules diesel et essence, des objectifs fermes visant à augmenter la part des trajets effectués par les transports publics sont **largement absents des contributions déterminées au niveau national révisées (CDN)** soumises au titre de l'Accord de Paris.[3] Ce constat est en contradiction avec les nombreuses villes qui ont non seulement promis de créer des zones de circulation à émission nulle d'ici 2030, mais qui ont également identifié la nécessité d'augmenter la part des trajets réalisés en transports collectifs ou à pied et à vélo.[4]

Des investissements importants sont nécessaires pour développer, améliorer et opérer la transition vers des transports publics « zéro émission ». Au cours de cette décennie, les près de 100 villes du C40, qui représentent collectivement 25 % du PIB mondial, auront besoin de 208 milliards de dollars US chaque année. **Les milliers de milliards dépensés actuellement dans le cadre des mesures de relance économique associées à la pandémie offrent une occasion importante de réduire rapidement les émissions tout en créant des emplois bien nécessaires et en stimulant les économies locales.** Après un recul des voyages en raison de la pandémie, qui a entraîné une perte de revenus pour les transports publics au moment même où la fréquentation et les financements auraient dû augmenter, nous constatons à présent que les citadins envisagent de se tourner à nouveau vers les transports publics après la pandémie[5].

Comme le montre le présent document, des investissements importants sont maintenant nécessaires pour opérer le transfert modal. Nous n'avons guère d'autre choix si nous voulons réduire les émissions mondiales pour limiter la hausse de la température à 1,5 °C.

De tels investissements s'accompagnent par ailleurs d'avantages économiques et sociétaux importants. Le réseau C40 et l'ITF ont procédé à de nouvelles modélisations centrées sur cinq villes mondiales, afin de révéler le potentiel de création d'emplois de nouveaux investissements publics non seulement dans les villes elles-mêmes mais aussi à l'échelle nationale. Parallèlement, des entretiens ont été menés auprès de représentants municipaux, de travailleurs des transports et de syndicats représentant 19 villes à travers le monde afin de mieux comprendre comment planifier et coordonner les investissements dans les transports publics et comment exploiter les réseaux afin de maximiser les bénéfices pour les passagers, les travailleurs, les citadins et la société en général.

Les résultats apportent des éclairages importants qui mettent en évidence les mesures à prendre par les décideurs lors de la COP26, et au-delà.



PHOTO : Conducteurs de boda boda à Kampala, Ouganda | **SOURCE :** ITF

3 https://changing-transport.org/summary-analysis
4 https://www.c40.org/other/green-and-healthy-streets
5 Données d'un sondage réalisé par Clear Path Strategies pour le compte de C40.

Partie 3

INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS PUBLICS : QUEL POTENTIEL EN TERMES D'EMPLOIS ET D'ACCROISSEMENT DE L'OFFRE EN LA MATIÈRE

Les transports publics ne sont pas seulement la clé pour éviter des changements climatiques catastrophiques, **ils constituent un puissant moteur de création d'emplois**. L'investissement nécessaire en vue du transfert modal qui permettra de nous maintenir sur la voie d'une hausse maximale de la température mondiale de 1,5 °C pourrait créer des millions d'emplois de qualité dans les villes du monde entier. Les économies urbaines s'en trouveraient elles aussi stimulées, ce qui permettrait de créer davantage d'emplois.

Une modélisation a été réalisée dans cinq villes (Londres, Jakarta, Milan, Johannesburg et Houston) afin de montrer à quoi cet investissement pourrait correspondre dans la pratique : **l'investissement dans les transports publics permettrait à chacune de ces villes de gagner des dizaines de milliers d'emplois entre 2021 et 2030** et les mettrait sur la voie des objectifs climatiques fixés par l'Accord de Paris. **Des emplois supplémentaires seraient créés à l'échelle nationale, dans le pays où se trouve la ville**, dans les secteurs manufacturier et des services soutenant et résultant des investissements dans les transports publics. De nouveaux emplois seraient probablement aussi créés sous l'effet de la stimulation des économies urbaines, en raison d'un accès accru à l'emploi, aux services et aux activités de loisirs.

Ainsi, 143 700 emplois pourraient être créés dans les transports publics à **Londres**, par exemple, et 161 900 emplois supplémentaires à l'échelle du **Royaume-Uni**, soit un total de plus de 300 000 emplois créés entre 2021 et 2030. L'adaptation du **système de transports en commun de Johannesburg** vis-à-vis de la politique visant à limiter la hausse des températures à 1,5 °C permettrait la création de 127 100 emplois dans les transports publics pour l'ensemble de **l'Afrique du Sud**, dont 54 000 à Johannesburg. En extrapolant ces données aux autres villes à travers le monde, la réalisation d'investissements respectueux du climat dans le secteur des transports publics permettrait la création de **millions d'emplois aux quatre coins du globe**.

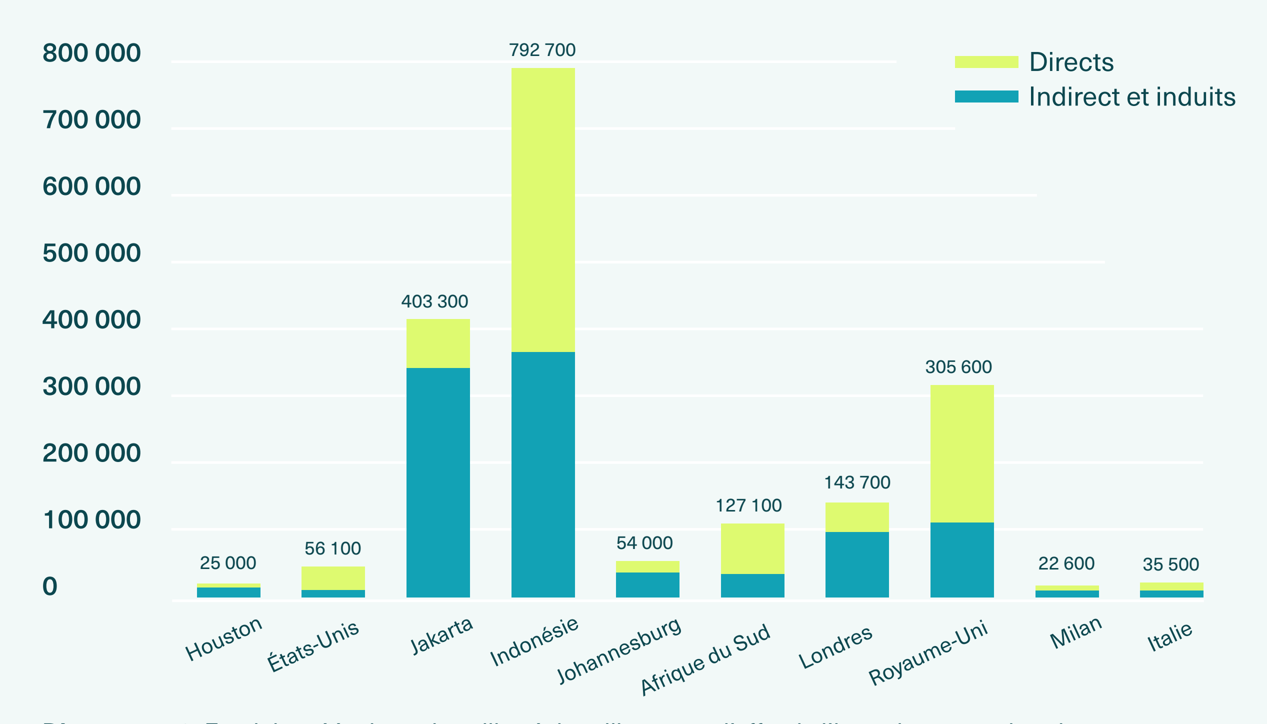


Diagramme 2. Emplois créés dans cinq villes échantillons sous l'effet de l'investissement dans les transports en commun dans le droit-fil de l'Accord de Paris (remarque : les emplois créés dans un pays incluent les emplois créés dans la ville).



Il est essentiel que le gouvernement appréhende les transports publics comme le meilleur moyen de faire face à la crise climatique en termes de système de transport. Pour le moment, nombre de gouvernements se contentent d'évoquer une transition de la voiture à essence vers la voiture électrique… mais pour faire face à la crise climatique, le gouvernement devrait souligner qu'il est particulièrement important de disposer d'un système de transport public aux fins de réduire l'utilisation du véhicule personnel. »
SungHee Oh, Syndicat coréen des travailleurs des services et des transports publics (KPTU), Séoul

Les investissements en faveur des transports publics sont appelés à créer un mélange entre emplois directs, emplois indirects et emplois induits, tant dans la construction des infrastructures que dans leur exploitation :

- **Les emplois directs** sont les emplois directement créés par le nouvel investissement, à travers la construction des infrastructures ou leur exploitation. Par exemple, des emplois dans la construction de lignes de chemin de fer ou l'exploitation de lignes supplémentaires.
- **Les emplois indirects** sont créés dans le sillage des dépenses liées aux biens et services acquis pour la construction ou l'exploitation du système. Par exemple, des emplois dans la fabrication de composants ferroviaires pour de nouvelles lignes de chemin de fer.
- **Les emplois induits** sont créés par les dépenses des nouveaux travailleurs associées à des services comme l'alimentation ou la vente au détail, permettant la croissance de ces industries sous l'effet de l'augmentation de l'activité économique. Par exemple, les dépenses en nourriture ou en vêtements des ouvriers du bâtiment employés dans la construction de nouvelles lignes de chemin de fer, ou par les nouveaux agents de transport.

Dans les cinq villes considérées, la modélisation a montré que les emplois directs représenteraient quatre emplois sur dix créés (42 %). Les emplois restants sont indirects et induits, ce qui montre le potentiel des investissements dans les transports publics en tant que moteur dynamique pour une activité économique plus étendue.



L'énorme avantage de l'investissement dans un système zéro carbone, ou de la transition vers le zéro carbone, réside dans les multiples autres avantages qui en découlent… Cela stimule la chaîne d'approvisionnement au sein de l'économie britannique, où beaucoup de véhicules sont fabriqués. Les avantages sont considérables en termes de pollution atmosphérique et de santé. »
Ben Plowden, Transport for London

En plus de générer des emplois dans les centres urbains, la modélisation a montré un nombre important d'emplois créés à l'échelle nationale. **L'emploi ainsi créé serait pour ainsi dire réparti pour moitié entre les villes elles-mêmes (49 %) et les pays où elles sont situées (51 %).** Quelques variations s'observent en fonction de la localisation géographique des principales industries au sein de chaque pays ; dans une ville comme Milan, par exemple, où le secteur industriel est plus important, c'est en milieu urbain que les emplois créés seraient les plus nombreux (64 %).

La modélisation s'est également intéressée à la création d'emplois dans le secteur des transports sous l'angle du genre. On observe ainsi une faiblesse persistante de la participation des femmes à l'emploi dans les transports publics. Compte tenu de la répartition actuelle des emplois entre hommes et femmes, un seul emploi sur trois créés revient à une femme (33 %). Ce constat souligne **l'importance d'une politique proactive pour mettre fin à la ségrégation professionnelle et à la discrimination fondées sur le sexe dans les transports publics et promouvoir une juste transition**.

En tant que moteur de l'emploi et de la croissance économique, les transports publics auront besoin d'un financement public adéquat pour fonctionner convenablement. L'investissement en vue de financer les améliorations et l'expansion des transports publics dont nous avons besoin au cours de la prochaine décennie et au-delà sera une composante essentielle des efforts déployés pour empêcher le monde de basculer vers une catastrophe climatique. Chaque dollar, chaque roupie, chaque livre, chaque euro, ou chaque rand investi(e) dans les transports publics est un vecteur de création d'emplois, générant du travail pour les populations du monde entier.



Nous devons développer l'infrastructure dans son ensemble… Nous avons besoin de véhicules adaptés, et nous devons ensuite faciliter et rendre le transfert modal plus attrayant, en particulier pour les navetteurs. De cette façon, ils ont la possibilité de délaisser leur véhicule privé au profit des transports en commun locaux… Il convient d'augmenter le financement des transports publics locaux et des chemins de fer… la question du financement est décisive. »

Martin Burkert, Syndicat des chemins de fer et des transports (EVG), Berlin

PHOTO : Passagers du MRT à Jakarta, Indonésie, par Pradamas Gifarry | **SOURCE :** Unsplash

Partie 4

RÉCITS DE TERRAIN : LES CONSÉQUENCES DE LA CRISE CLIMATIQUE, DU COVID-19 ET DES FLUX DE TRÉSORERIE SUR LES SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC

Des cyclones et des typhons violents, la fumée de feux de forêt incontrôlés : dans chaque ville, les personnes interrogées ont décrit les conséquences du changement climatique qu'elles subissent déjà. Les dégâts et les préjudices causés s'étendent à l'ensemble de nos économies, de nos communautés et de nos sociétés, y compris aux transports publics.

Les travailleuses et les travailleurs de Johannesburg, par exemple, ont expliqué comment les **fortes pluies** et les **grandes tempêtes** peuvent endommager les voies ferrées et les véhicules, et bloquer les bus, empêchant ainsi les usagers de se rendre au travail. À Stockholm, d'importantes précipitations ont entraîné des inondations des tunnels menant aux gares, avec des répercussions sur le réseau de bus, tandis que les **épisodes neigeux extrêmes** peuvent mettre hors d'usage l'ensemble du système de transport. Ces incidents ont porté atteinte à la fiabilité et à la rapidité des transports publics, ce qui peut pousser les usagers à se détourner des services dont nous avons justement besoin pour lutter contre le changement climatique.



L'un des grands problèmes… est de prévoir… comment notre système pourra faire face à des conditions météorologiques plus extrêmes. Pas un de nos systèmes de drainage ou d'égouts… n'est conçu pour absorber… la quantité d'eau à laquelle nous devrons faire face à l'avenir. Quelles en seront les conséquences sur le système de transport public ? »
Sam Gurney, Trades Union Congress (TUC), Londres

Le changement climatique s'accompagne également de répercussions sur la **santé publique**. Un fonctionnaire municipal a rappelé que les personnes souffrant de problèmes respiratoires s'installaient à Phoenix dans les années 1970 et 1980 pour profiter de la pureté de l'air de la ville. La ville connaît aujourd'hui des problèmes de mauvaise qualité de l'air et une augmentation des cas d'asthme. Parmi les personnes touchées figurent, bien sûr, les hommes et les femmes qui assurent le fonctionnement des transports publics. Au Caire, une responsable syndicale travaillant dans un hôpital a expliqué comment, avec la hausse des températures, elle a vu arriver des patients souffrant de pathologies telles que l'hypertension et de maladies cardiaques en réaction à ces conditions caniculaires.

Lorsque les conditions de travail sont déjà mauvaises, que les travailleurs ne bénéficient ni de protections ni de normes décentes, le contrecoup climatique peut causer davantage de dommages. À Manille et à Cebu, les personnes interrogées ont expliqué comment les travailleurs des bus informels (« jeepneys »), qui conduisent déjà 12 à 16 heures par jour, sont éprouvés par les températures estivales de plus en plus élevées. Comme l'explique Angelica Mata, responsable syndicale,



[Le] moteur du jeepney traditionnel a déjà 15 ou 20 ans… Ça leur brûle les pieds. [Et dans la chaleur], la sueur sèche à même le dos. C'est donc très dangereux pour eux. Et impossible de s'arrêter parce qu'ils… doivent continuer à s'acquitter des paiements, régler l'essence, s'assurer un [salaire] net. »

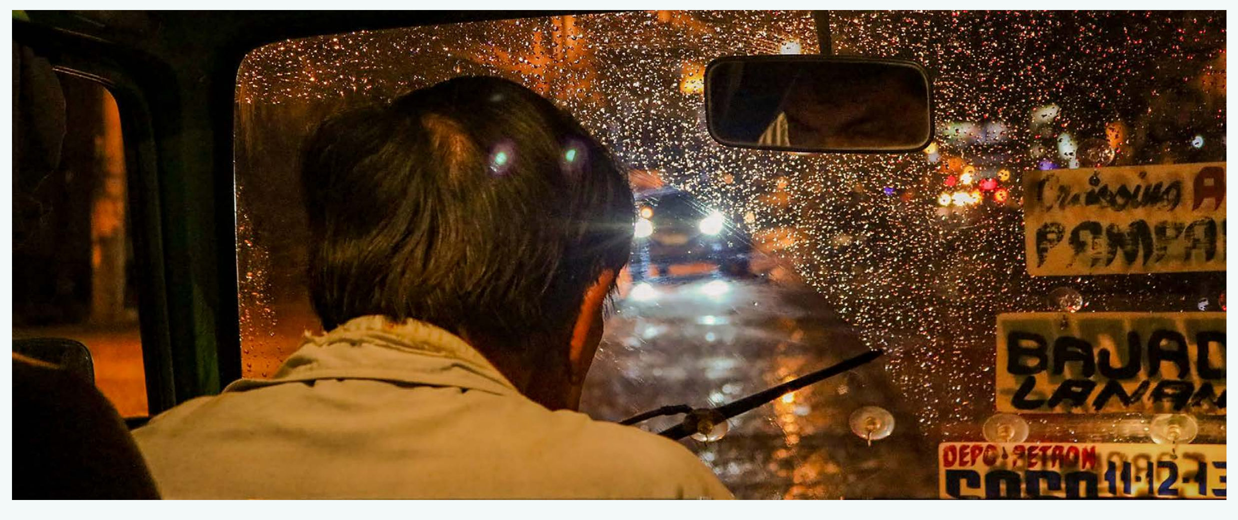


PHOTO : Intérieur d'un jeepney à Davao, Philippines | **SOURCE :** Piqsels

Il en résulte un épuisement et un moral très bas chez les chauffeurs, ce qui est mauvais pour eux, mauvais pour la sécurité des passagers, et mauvais pour le système de transport public qui dépend d'eux.



Les travailleurs du secteur informel, ils n'ont pas la sécurité de l'emploi. Ils n'ont rien, aucune protection… Nous attendons donc que le gouvernement… décide si les travailleurs du secteur informel des transports doivent bénéficier d'une sécurité sociale et d'une protection. Cela sera profitable aujourd'hui comme demain. »
Dennis Kamadi, Transport and Allied Workers Union (TAWU), Nairobi

Les **infrastructures** anciennes et vétustes constituent un autre problème. Une partie de l'infrastructure ferroviaire de Berlin est en service depuis plus de 175 ans, tandis qu'à Johannesburg et Durban les services ont été perturbés par le vandalisme et le vol de câbles. Les travailleurs et les syndicats de Delhi, Mumbai et Lucknow ont exprimé leurs inquiétudes quant au démantèlement de leurs systèmes de transport public et aux dangers que représentent pour les travailleurs la privatisation, l'externalisation et l'informalisation.

De manière plus générale, les personnes interrogées s'inquiètent du fait que, dans certaines villes, la planification et la coordination des transports publics ne répondent pas aux besoins de la population. Elles ont décrit le « morcellement généralisé » des services après la mise en œuvre de diverses formes de privatisation des transports publics. La coordination devient un problème entre les multiples opérateurs concurrents, et lorsqu'un passager ne peut pas, par exemple, utiliser librement un ticket sur différentes lignes gérées par des concurrents, cela le dissuade d'utiliser les transports publics.

“ **En Afrique du Sud, la grande majorité des gens utilisaient les transports publics, mais à cause du manque de fiabilité… la plupart ont décidé d'utiliser leur propre mode de transport, ce qui signifie un plus grand nombre de voitures sur les routes… Il y a des gens qui sont conscients [et] préoccupés par les changements climatiques. Mais… si les transports publics ne sont pas fiables, comment faire ? »**
Zenathi Mtshabe, travailleuse des bus, Johannesburg

“ **C'est une question d'argent et de volonté politique… Le bon sens passe pour être radical. »**
Stuart Graham, Glasgow Trades Union Council

Les personnes interrogées ont décrit **un ensemble de problèmes sous-jacents :un financement à court terme lié aux cycles politiques** et dépendant de qui contrôle les dépenses ; le lobbying d'autres groupes d'intérêt aux dépens des transports publics ; **des politiques de privatisation et d'informalisation**, et dans certains cas de la corruption ; et **des approches restrictives qui enferment les transports dans une bulle**, sans voir comment ils sont liés à des domaines politiques comme l'environnement, la santé et le développement.



PHOTO : Le pont Mandela, sous lequel circulent des trains, à Johannesburg, Afrique du Sud par Tembinkosi Sikupela | **SOURCE :** Unsplash

Et, bien sûr, la pandémie…



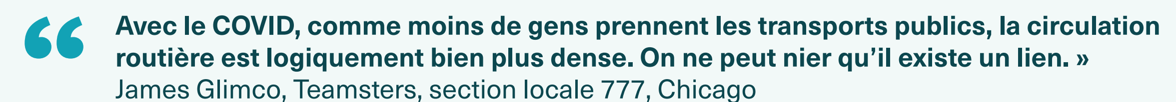
Malheureusement, 84 membres du personnel sont décédés du COVID-19. Malgré ces pertes, le personnel n'a jamais cessé de travailler… et, grâce à cela, le chemin de fer a continué de fonctionner… La ligne de vie de Mumbai, le chemin de fer, a maintenu ses services à la population. »
Pradeep Ahire, travailleur du métro, Mumbai

Le COVID-19 a durement touché les transports publics, au moment même où l'urgence climatique rend ce secteur plus indispensable que jamais. La pandémie a également souligné à quel point ce système est important pour les moyens de subsistance des communautés locales.

Le nombre de passagers ayant considérablement diminué, que ce soit en raison des restrictions officielles ou des préoccupations des passagers en matière de santé, les personnes interrogées ont expliqué que les gens se sont tournés vers les véhicules privés. **Dans les villes où les restrictions s'assouplissent, la réticence persistante à utiliser les transports publics a des conséquences sur la congestion du trafic.** Et cela se traduit par un coût économique énorme : en 2017, on estime que les embouteillages ont coûté 305 milliards de dollars aux seuls États-Unis (soit une augmentation de 10 % par rapport à l'année précédente).[6]

Les sondages réalisés dans différentes villes indiquent que les populations s'attendent à ce que leur utilisation des transports publics reparte en hausse, mais elles souhaitent que les systèmes de transport public deviennent plus accessibles, plus abordables, plus sûrs et plus généralisés pour aider les travailleuses et les travailleurs à rejoindre leur lieu de travail et favoriser la bonne marche de la société. Il est important de noter que le public est très favorable (87 % de la population en moyenne dans les cinq villes étudiées) à l'idée d'investir en priorité dans les transports publics et de les développer dans l'intérêt des personnes et de la planète.[7]

Il importe de savoir quels sont les usagers qui ont continué à utiliser les transports publics, même au plus fort de la pandémie : il s'agit généralement de travailleurs à faibles revenus, souvent en première ligne pendant l'urgence COVID-19. Cela démontre que, **pour de nombreuses personnes sur lesquelles nos communautés comptent – celles qui font fonctionner nos hôpitaux et nos cliniques, qui s'occupent des plus vulnérables et qui assurent la propreté de nos villes – les transports publics sont une obligation et non un choix**. C'est leur seule option. Et il est important que nous disposions d'un système qui les dessert autant qu'ils nous servent.



Avec le COVID, comme moins de gens prennent les transports publics, la circulation routière est logiquement bien plus dense. On ne peut nier qu'il existe un lien. »
James Glimco, Teamsters, section locale 777, Chicago



Les personnes qui utilisent nos services sont celles qui en ont le plus besoin. Nous l'avons bien vu pendant la pandémie. Nous avons vu des travailleurs médicaux, de l'hôtellerie, de la construction… Ils n'avaient pas recours aux transports publics par choix. Ils n'avaient pas la possibilité de télétravailler. Les transports publics étaient incontestablement le seul moyen à leur disposition pour se déplacer, notamment pour aller au travail et à l'école, et accessoirement pour faire des courses, se rendre à l'épicerie ou à un rendez-vous médical. »
Jesus Sapien, Directeur des transports publics, Phoenix

La pandémie a pesé sur le financement et a révélé les faiblesses des systèmes actuels. Londres, par exemple, est fortement tributaire des revenus générés grâce à la vente des titres de transport car elle ne bénéficie pas du même niveau de financement public des opérations de transport public que les autres villes. Ces recettes se sont effondrées au début de la pandémie, les Londoniens ayant suivi les conseils du gouvernement les incitant à rester chez eux et à éviter tout déplacement, sauf ceux qui étaient essentiels. **Malgré la baisse de la demande, Transport for London (TfL) a maintenu ses services au profit des personnes dont les déplacements étaient essentiels, et pour éviter que les passagers ne se détournent d'un service sur lequel ils ne pouvaient pas compter.**

6 https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-07/new-study-of-global-traffic-reveals-that-traffic-is-bad
7 Le C40 a commandé un sondage sur la perception des transports publics par la population à Jakarta, Johannesburg, Londres, Milan et Phoenix jusqu'en septembre 2021.



Ce que les gens veulent quand ils se déplacent… c'est un système [de transport public] sûr, fiable et ordonné. Si vous commencez à réduire les services [à cause du COVID-19] … vous risquez d'entrer dans un engrenage où les gens font moins confiance au système, ne l'utilisent pas, donc ne paient pas leur billet, et donc vous entrez dans une spirale fatale où vous réduisez progressivement les services. »
Ben Plowden, Transport for London

Cependant, TfL s'est retrouvé face à un énorme déficit, avec de sérieuses implications en termes de paiement de ses factures immédiates et de maintien des investissements à long terme. Bien que le gouvernement britannique ait par la suite proposé un financement supplémentaire, les syndicats se sont opposés à certaines conditions qui, selon eux, pouvaient entraîner des hausses de tarifs, des suppressions d'emplois et une détérioration des conditions de travail. Dans le contexte de la relance au lendemain de la pandémie et de la crise climatique, les gouvernements devraient financer et soutenir l'amélioration des transports publics tout en les rendant plus abordables, afin de réussir le transfert modal dont nous avons besoin pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C.

Les personnes interrogées dans des villes comme Johannesburg ont mentionné des opérateurs de transport public – y compris ceux qui appartiennent et sont gérés par le secteur privé – qui ont fait faillite à cause des confinements, laissant le soin au seul transport informel de combler le vide. **Les travailleurs informels, en particulier, se sont trop souvent retrouvés privés de revenus ou sans aide suffisante en raison des confinements**, contraints de trouver d'autres moyens de survivre et, dans le pire des cas, considérés comme des criminels pour avoir mendié. Tous ces éléments plaident pour un système bénéficiant d'un financement public soutenu et en faveur d'un travail formalisé assorti de protections adéquates pour les travailleurs.

PHOTO : Chauffeur de bus à Londres, Royaume-Uni par Just Jack | **SOURCE :** Unsplash



En raison de la perte de perspectives de travail, notamment au début de la pandémie l'an passé, les chauffeurs en étaient quasiment réduits à mendier dans la rue. Ils faisaient appel à l'aide du grand public pour survivre. La réponse du gouvernement à leur demande d'aide et d'assistance a été de les jeter en prison, au seul motif d'avoir mendié. »
Ernesto Cruz, Confédération syndicale nationale des travailleurs des transports (NCTU), Manille

POURQUOI UNE TRANSITION JUSTE VERS DES BUS À ZÉRO ÉMISSION EST ESSENTIELLE

De nombreux travailleurs et responsables syndicaux interrogés ont évoqué le lien entre les initiatives de lutte contre le changement climatique et l'électrification, ainsi que le risque de voir certains emplois devenir obsolètes. Ils ont souligné qu'ils étaient favorables à des transports publics plus économes en énergie, car ils sont eux-mêmes exposés à des niveaux élevés de risques liés à la pollution atmosphérique. Mais cette transition doit être juste, inclusive, créatrice d'emplois, et elle doit réduire les inégalités.

“

Les emplois hautement qualifiés sont nombreux... et tous ces travailleurs devront se recycler... Quel sera leur sort avec l'électrification ? Nous voulons que [ces travailleurs] conservent leur emploi, mais ils doivent bénéficier d'une formation afin de pouvoir occuper un emploi similaire de même niveau. On ne peut pas demander à des mécaniciens qui font un travail hautement qualifié aujourd'hui de se contenter d'un travail peu qualifié demain. »
Angelo Piccirillo, Fédération italienne des travailleurs du transport (FILT CGIL), Milan

PHOTO : Station de métro à Milan, Italie par Josè Maria Sava | **SOURCE :** Unsplash

Partie 5

UNE APPROCHE TRANSFORMATRICE DES TRANSPORTS PUBLICS



Chaque gouvernement doit reconnaître le rôle essentiel des transports publics au sein de la société. Ils devraient davantage évoquer la manière dont le gouvernement peut renforcer le système des transports publics pour les personnes ordinaires, et non pour les riches. »
SungHee Oh, KPTU, Séoul



Pour parvenir à une réduction des gaz à effet de serre, il faut favoriser un recul [de l'utilisation de la voiture privée] – et de bonnes alternatives doivent être proposées de façon à assurer une transition juste et raisonnable. »
Daniel Firth, C40 et ancien représentant municipal

Les dirigeants mondiaux doivent reconnaître dans quelle mesure nos modes de déplacement ont leur importance dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, et dans notre quotidien. Les personnes interrogées ont souligné le besoin de **systèmes de transports publics sur lesquels les personnes puissent s'appuyer à tout moment pour se rendre là où elles doivent aller**. Ceux-ci doivent être conçus pour servir les communautés qui en dépendent déjà, tout en devenant une option viable pour beaucoup plus de personnes. Les voyageurs et nos communautés ont besoin de travailleurs des transports publics évoluant dans de bonnes conditions de travail et dotés d'une sécurité d'emploi.

Les transports ne doivent pas être sacrifiés au profit d'aides dans des domaines comme la santé, l'éducation ou la protection sociale. Les services publics doivent être considérés comme interdépendants et planifiés en tant que tels. L'investissement dans les transports publics doit s'accompagner d'une vision étendue et à long terme, tenant compte des effets des changements sociétaux et climatiques. En investissant dans des infrastructures et des opérations résilientes face aux conditions météorologiques changeantes, nous réduisons les risques de coûts inattendus et de perturbations qui résulteraient d'activités de modernisation et de réparation à l'avenir. Dès lors que la pandémie accélère le travail à distance pour de nombreuses personnes employées dans des bureaux, nous devons prévoir où et quand les usagers sont susceptibles de se déplacer.



Un système zéro carbone, ou qui tend vers le zéro carbone, est un système gagnant-gagnant-gagnant. En plus d'être avantageux sur le plan environnemental, il offre des bénéfices sociaux et économiques très importants… Des villes compactes, connectées et propres… seront des villes durables non seulement du point de vue environnemental, mais aussi sur le plan social et économique. »
Ben Plowden, Transport for London

Sur une note positive, notons les excellents exemples offerts par certains systèmes de transports publics dans le monde. TFL, par exemple, a réalisé un important transfert modal, faisant passer la part des déplacements à pied, à vélo et via les transports en commun aux deux tiers environ de tous les déplacements réalisés, alors que ceux-ci n'étaient que de 50 % au moment de la création de l'autorité publique en 1999. TFL gère également la planification, la gestion et l'exploitation de l'ensemble du réseau de transports londoniens, y compris la mise en place de mesures dissuasives contre l'utilisation de la voiture particulière, et se propose de partager avec d'autres villes son expérience afin de les aider à déterminer les meilleures options, en fonction de leur situation spécifique. Il ne s'agit pas d'une compétition. En partageant des approches et des idées, les villes peuvent, moyennant des investissements et un soutien appropriés, agir rapidement pour renforcer leurs systèmes.

Dans le même temps, **les personnes interrogées ont souligné la nécessité de garanties et d'un contrôle efficace**, en vue d'accroître la confiance du public à l'égard d'un nouveau soutien et s'assurer que le financement conduise réellement au changement dont notre planète et notre société ont besoin.

S’INSPIRER D’EXEMPLE POSITIFS : PHOENIX

À Phoenix, ville tentaculaire où la majorité des déplacements sont effectués à l’aide de véhicules privés, les électeurs ont appuyé des investissements majeurs dans les transports publics en 2015. Les responsables municipaux, qui avaient déjà investi dans une flotte de véhicules plus propres, ont expliqué avoir commencé à ajouter des lignes, à étendre les plages horaires de desserte, à augmenter la fréquence et à coordonner les horaires des bus et ceux des trains légers. Ils ont discuté de certaines approches avec la communauté locale et ont intégré à leurs activités de planification les zones où vivent des communautés plus vulnérables. Face à de nouveaux records de température, ils ont cherché à rendre les transports en commun plus attrayants, notamment au travers d’initiatives telles que des couloirs ombragés permettant aux usagers d’accéder aux arrêts de bus et de patienter plus confortablement. Cette approche a suscité une augmentation du nombre de voyageurs avant la pandémie, et des retours positifs de personnes qui n’utilisaient pas les transports en commun auparavant.



PHOTO : Arrêt de métro léger à Phoenix, États-Unis par Judy Hedding | **SOURCE :** Tripsavvy

Partie 6

CONCLUSIONS

Le présent document nous révèle les **défis** variés et d'envergure auxquels nous nous heurtons, mais aussi les bénéfices absolument considérables - pour nos emplois, notre climat et notre avenir - d'un engagement en faveur des transports publics urbains aux quatre coins du globe.

Les transports publics sont une solution à la fois économique, sociale et climatique : les responsables et fonctionnaires municipaux ainsi que les travailleurs des transports le savent et protègent et défendent déjà la façon dont nous nous déplaçons au sein de nos villes, travaillant sans relâche pour assurer la mobilité des communautés en toute sécurité, tout en veillant à leur santé et à leur satisfaction. Nos travaux nous montrent que les populations des villes reconnaissent, apprécient et soutiennent largement ces efforts.

Nous devons tirer parti et soutenir fermement le dévouement et le talent des dirigeants et fonctionnaires municipaux, ainsi que des travailleurs des transports en assurant un soutien financier public immédiat, à long terme et stable. Afin de doubler le pourcentage de trajets empruntant les transports publics dans les villes et ainsi permettre de nous maintenir sur la voie d'une hausse maximale de la température mondiale de 1,5 °C, les gouvernements de la planète doivent s'engager, joindre le geste à la parole et prendre des **décisions financières courageuses**. L'heure est venue d'agir. L'avenir est aux transports publics.



PHOTO : Deux enfants à un arrêt de bus à Varsovie, Pologne par Oska26 | **SOURCE :** iStock

Recommandations

1. Les villes, métropoles et territoires ont besoin d'un **soutien financier public immédiat, à long terme et stable**, afin d'assurer :

   Des transports en commun sûrs, fréquents, abordables et accessibles à moins de 10 minutes à pied du domicile de tous les habitants de la ville.[8]

   Une relance verte et juste, qui double collectivement la proportion des trajets empruntant les transports publics dans les villes et promeut une juste transition vers des transports publics zéro émission d'ici 2030.[9]

   L'accès à son travail, un meilleur état de santé et une meilleure qualité de vie pour tout un chacun dans le monde d'après la pandémie, concrétisant l'engagement pris au titre de l'objectif de développement durable 11 des Nations Unies, qui est de faire en sorte que les villes soient ouvertes à tous, sûres, résilientes et durables.

2. Nous exhortons les dirigeants nationaux à rehausser d'urgence le niveau de **leurs ambitions dans le domaine des transports publics urbains, conformément à ces objectifs dans le cadre de leurs contributions déterminées au niveau national**, et à s'engager sans délai sur la voie de leur réalisation dans un délai d'un an, dans le cadre de leurs plans économiques. La démarche impliquerait de recourir à des outils législatifs et financiers appropriés et agiles en vue de réaliser les investissements publics nécessaires à l'échelle requise pour marquer un engagement significatif en faveur du transfert modal vers les transports publics. En tant que système intégré, les transports publics exigent une approche globale de la part du gouvernement. Les gouvernements nationaux, les autorités locales, les maires et les institutions internationales doivent travailler main dans la main pour assurer un accès équitable aux transports publics pour toutes et tous, en garantissant une transition verte et juste.

3. Les hommes et les femmes qui assurent le fonctionnement de nos transports publics, dans le secteur formel comme informel, devraient prendre part à la planification et à la mise en œuvre de systèmes élargis, y compris par l'électrification, **dans le but de créer et de maintenir des emplois décents, verts et formels**, assortis de bonnes conditions de travail, de bons salaires, et de normes et de droits.

Lisez et diffusez la déclaration de la coalition mondiale « L'avenir est aux transports publics ».

8 Cette vision s'inspire de l'indicateur « People Near Frequent Transit » (proximité d'une desserte fréquente) de l'Institute for Transportation and Development Policy (en anglais) : https://naindicators.itdp.org/

9 Les données de McKinsey suggèrent que 40 à 80 % des miles parcourus dans les villes (un mile = 1,61 km) doivent se faire en marchant, à vélo ou en transports en commun afin de limiter la hausse de la température mondiale à 1,5 °C. Sur la base des ratios actuels, cette proportion est de quelque 30 à 60 % pour les transports publics. Selon les données d'avant la pandémie (2019) tirées de l'Environmental Insights Explorer de Google, les transports publics couvrent en moyenne 29 % de la distance parcourue dans 60 villes.

Méthodologie

Le présent rapport s'appuie sur des modélisations et des entrevues réalisées entre juillet et septembre 2021.

Pour retrouver les détails complets de la méthodologie appliquée à ces modélisations et des résultats obtenus, consulter les pages : https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications, https://www.c40knowledgehub.org et https://thefutureispublictransport.org/.

Des entretiens semi-structurés ont été menés avec des travailleuses et travailleurs des transports et des responsables municipaux et syndicaux dans 19 villes : **Berlin, Le Caire, Cebu, Chicago, Delhi, Durban, Glasgow, Jaipur, Johannesburg, Londres, Lucknow, Manille, Milan, Mumbai, Nairobi, Phoenix, Séoul, Stockholm et Vancouver.**

Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont contribué à ces travaux en y consacrant leur temps et leur expertise. Nous saluons en particulier le soutien apporté par les représentants des organismes suivants : AIRF, C40 Cities, DMKS, EVG, FILT CGIL, GUPTAW-C, IBT, JMSKS, KPTU, NCTU, SATAWU, TAWU, UP-MREU, le Glasgow Trades Union Council, le Trades Union Congress, le Département des transports publics de la ville de Phoenix, Transport for London ainsi que Friends of the Earth en Écosse.

Nous tenons également à remercier tout spécialement l'Union internationale des transports publics (UITP) pour toute l'aide apportée à travers les données fournies au sujet des systèmes de transports publics dans le monde entier.